Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIV. **Warszawa, dnia 15 Października 1933 r.** **Nr. 10 (226)**

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 795-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

„WŁASNEMI SIŁAMI"

Pod hasłem „własnemi siłami" rozpisał Rząd „Pożyczkę Narodową". Cel tej pożyczki określony został jasno, bez fałszywego wstydu i ogródek: chodziło o zdobycie funduszów na pokrycie deficytu budżetowego, o którego istnieniu wiedział zdawna Rząd i wiedziało społeczeństwo. Na taki cel nikt z zewnątrz Państwu naszemu ani innemu pożyczki nie udzieli, zwłaszcza w obecnych warunkach. Nie pozostało zatem nic innego jak odwołać się do własnych sił.

Teoretycznie rzecz biorąc, były do dyspozycji różne środki do tego celu prowadzące. Można było zmniejszyć wydatki osobowe i rzeczowe, można było nacisnąć śrubę podatkową, w praktyce jednakże żaden z tych środków użyty być nie mógł. Istnieją wśród wydatków państwowych wydatki opancerzone, których obniżyć nie sposób bez naruszenia samych fundamentów organizacji państwowej, są wydatki inne, których nie można ograniczyć jeśli się nie chce narazić na szwank bezpieczeństwa zewnętrznego a co zatem idzie i egzystencji Państwa, zagrożonego obecnie więcej niż kiedykolwiek przedtem. Obniżenie uposażeń pracowników państwowych, aczkolwiek nie napotyka na przeszkody nieprzezwyciężone — nie byłoby środkiem celowym albowiem poderwałoby do reszty i tak nadwątloną w tym kierunku popularność Rządu, który zredukował uposażenia już kilkakrotnie w sposób aż nadto bezwzględny i dotkliwy. Zresztą było by to znowu zarządzenie niesprawiedliwe, przerzucające skutki kryzysu znowu na jedną tylko i wciąż na tę samą warstwę społeczeństwa. Pociągnięcie do świadczeń innych warstw społecznych przez podwyższenie ciężarów podatkowych, stanowiłoby fantazję, której efekt pozostałby tylko na papierze.

Pozostał jeszcze jeden środek najłatwiejszy z możliwych: wydrukować potrzebną ilość pieniądza papierowego. Poglądy na celowość zastosowania tego środka nie są jednolite. Istnieją ekonomiści, którzy dowodzą, że obecny system pieniężny, oparty wprost lub pośrednio o złoto jest gospodarczo szkodliwy a nawet zabójczy i że możnaby system ten zmienić, oprzeć walutę o inne wartości i pomnożyć środki obiegowe bez wywołania deprecjacji pieniądza i spadku jego wartości. Nie tutaj miejsce na dyskusję w tej zawiłej sprawie Dość, że poglądów takich nie podziela Rząd i nie podziela ich większość społeczeństwa pamiętająca aż nadto dobrze żałosne doświadczenia z okresu inflacji markowej. Rząd, zdecydowany na utrzymanie za wszelką cenę obecnego systemu pieniężnego i pełnej wartości waluty, odrzuca stanowczo wszelką myśl o inflacji i wobec tego do druku pieniądza uciec się nie mógł.

W świetle tych rozważań zdawałoby się, że niema wyjścia ani ratunku w granicach środków opartych na przymusie państwowym. Pozostał zatem apel do ofiarności społeczeństwa. Mimo wszystko, mimo, niesłychane wyniszczenie ekonomiczne wszystkich bez wyjątku warstw społecznych istnieją poważne kapitały gospodarczo unieruchomione. Wysokość i charakter tych kapitałów są różne, zależnie od warstwy społecznej, do której należą. Posiadają je obszarnicy i fabrykanci w formie wkładów w bankach zagranicznych, posiadają je warstwy średnie w formie złotych rubli i dolarów, chowanych na czarną godzinę, posiadają je również i warstwy uboższe kryjąc je w przysłowiowej pończosze.

Te kapitały mogły i powinne były znaleźć się w ręku Rządu i posłużyć na pokrycie deficytu budżetowego, zwłaszcza gdy Państwo zaapelowało do społeczeństwa w imię interesu ogólnego i proponowało lokatę w formie pożyczki uczciwie oprocentowanej i odpowiednio zabezpieczonej.

Z tych założeń wychodził — formalnie rzecz biorąc — projekt emisji „Pożyczki Narodowej". Do wolnych kapitałów apelował wyraźnie p. Minister Skarbu w swej mowie wygłoszonej na wstępie akcji propagandowej. Stanowisko to nie było jednak całkowicie szczere. Rząd najwidoczniej wątpił od początku czy uda mu się zdobyć fundusze na pokrycie pożyczki drogą perswazji przez proste odwołanie się do patrjotyzmu obywateli i do poczucia ich obowiązków społecznych. Także i zabezpieczenie pożyczki oraz perspektywa

korzystnej lokaty kapitału nie wydawała się Rządowi, widocznie, dostateczną do wywołania pożądanego efektu.

Świadczy o tem zastosowany od początku system propagandy. Wzięły w niej udział organy Państwa i przedsiębiorstw państwowych, rozpoczęły akcję urzędy podatkowe. T. zw. „komitety obywatelskie" działały według wskazówek urzędowych. Rozgłoszona przez prasę rządową zasada „moralnego przymusu" rychło straciła moralny charakter. Stało się jasnem, że są pewne warstwy ludności, których członkowie nie będą mogli uchylić się od podpisania pożyczki bez względu na to czy mają jakieś wolne fundusze i bez względu na to, jaka jest ich osobista sytuacja materjalna. Co więcej, nie tylko sam fakt podpisania pożyczki stanowił przedmiot przymusu moralnego ale i wysokość subskrybowanej sumy została określoną według szablonów, które nie liczyły się zupełnie ani z indywidualną zdolnością płatniczą ani ze stanem rodzinnym ani z żadnemi innemi, najważniejszemi nawet okolicznościami, dotyczącemi subskrybenta.

Do takich warstw należeli przedewszystkiem pracownicy państwowi. Ustalono dla nich normy subskrypcji oparte o autorytet urzędowy. Rząd zakomunikował powstałemu celem propagandy pożyczki komitetowi czego oczekuje od pracowników i jasnem było, że oczekiwanie to musi się ziścić.

To samo mniej więcej, choć już w sposób mniej stanowczy zastosowano wobec podatników wszelkiego rodzaju. Niewątpliwie i w tej warstwie ustalone normy pokrywają się z oczekiwaniami Rządu.

Stało się rzeczą jasną w tych warunkach, że zamierzenia rządu nie ograniczyły się na chęci uruchomienia wolnych kapitałów, lecz że celem pożyczki było ponadto zarówno obciążyć wszystkich bez wyjątku pracowników państwowych jak też i sięgnąć do kieszeni wszystkich podatników. Efekt pożyczki nie różni się niczem istotnem od obniżenia poborów pracowniczych i od powiększenia ciężarów podatkowych. Nieistotna różnica formalna polega na złudzeniu, jakoby chodziło o dobrowolną ofiarę oddaną Państwu w formie pożyczki w poczuciu obowiązku obywatelskiego.

Jeśli chodzi o zapewnienie efektu finansowego — była to droga z pewnością skuteczniejsza od wielu dróg innych. Niemniej jednak wyrządzono w ten sposób pewnego rodzaju afront niektórym warstwom społecznym, w szczególności zaś pracownikom państwowym. Nikt nie ma i nie miał nigdy prawa wątpić w wysokie poczucie obowiązków społecznych i w bezkompromisowy patrjotyzm tej warstwy społeczeństwa. Dowodów na to dostarczyli pracownicy państwowi, — a jeśli mamy mówić za siebie — kolejarze aż nadto wiele. Jesteśmy pewni, że apel do ich uczuć obywatelskich, poparty perswazją korzyści, które stąd dla nich bezpośrednio wynikają i niebezpieczeństw, których dzięki temu będą mogli uniknąć wystarczyłby do zapewnienia należytego i pomyślnego gospodarczo efektu subskrypcji Nie było i nie ma wśród nas nikogo, ktoby nie poparł z pełnem przekonaniem takiej akcji propagandowej, nie ma chyba żadnej instytucji cieszącej się wpływami na kolejarzy, którаby nie poparła pożyczki całym swoim autorytetem, a i wśród kolejarzy niewielu chyba jest takich, którzyby pozostali głusi i nieczuli na głos obowiązku.

W ten sposób prowadzona propaganda dałaby rezultaty może cyfrowo mniej efektowne ale za to gospodarczo stanowczo zdrowsze i racjonalniejsze. Istniałaby rozsądna możliwość znaczniejszego obciążenia zasobnych i zwolnienia tych, którzy nie mogą i nie powinni ponosić ciężaru ponad siły. Nie wszyscy pobierający np. po 200 zł. miesięcznie są w jednakowej sytuacji ekonomicznej. Szablon, który o tem zapomina prowadzi do rezultatów pozornie tylko pomyślnych. Gdy minie okres upojenia rezultatami pożyczki przyjdzie czas na obserwację jej skutków w życiu gospodarczem kraju a wówczas niejeden z krótkowzrocznych entuzjastów zamyśli się poważnie nad skutkami niecałkiem przemyślanej gorliwości.

W chwili gdy piszemy te słowa subskrypcja jest już oddawna zamknięta. Stawierdzamy, że wzięła w niej udział w miarę swoich sił nasza instytucja i że wypełnili swój obowiązek wszyscy nasi członkowie. Wyjątków nie znamy. Akcja propagandowa, aczkolwiek mieliśmy w stosunku do niej sformułowane codopiero zastrzeżenia—doznała z naszej strony poparcia w granicach możliwości, które w danych warunkach jeszcze pozostały otwarte. Żałujemy mocno, że wrześniowy numer naszego czasopisma ukazał się jeszcze przed rozpoczęciem akcji propagandowej a numer bieżący ukazuje się już po jej zakończeniu, co uniemożliwiło nam zarówno oddanie „Maszynisty" do dyspozycji aparatu propagandowego, jak też i omówienie samej pożyczki i metod jej propagowania w czasie trwania akcji. Oczekujemy na ogłoszenie szczegółowych zestawień cyfrowych, dotyczących udziału poszczególnych warstw społecznych w subskrypcji, aby się niemi zająć bliżej i wyciągnąć stąd pewne wnioski i wskazania na przyszłość.

W tej chwili najważniejszem jest dręczące i poważne pytanie: jak się ułożą na przyszłość stosunki gospodarcze kraju i służbowe w kolejnictwie pod wpływem doniosłych faktów ekonomicznych i moralnych, które stworzyła pożyczka.

Obciążenie płac pracowniczych na następnych 6 miesięcy jest bardzo poważne, gdy bowiem przeciętna wysokość pożyczki wynosi 75 proc. uposażenia zmniejsza każda jej rata pobory pracownicze o 12,5 proc. Czy pracownicy znajdą choć częściową kompensatę w obniżonych kosztach utrzymania, w ułatwieniu życia, w możności utrzymania rodziny i kształcenia dzieci?...

Na apel Państwa, pracownicy kolejowi przyszli mu z pomocą. Czy teraz Państwo jako właściciel przedsiębiorstwa kolejowego będzie się poczuwało do obowiązków wzajemnych wobec swoich obywateli - pracowników? Czy ustaną redukcje osób i dni pracy, czy złagodnieje nacisk i ucisk, tak często spotykany a tak niestosowny wobec ofiarnych aż do samozaparcia obywateli?

Obywatele dopomogli Państwu do pokrycia deficytu, dali mu fundusze aby je wydawał na swoje niezbędne potrzeby. Czy znikną zatem objawy gospodarki, które rażą obywateli, czy usunie się rozmaite wydatki niekonieczne lecz luksusowe, rozmaite uposażenia i gaże, zawrotne w swej wysokości, a drażniące w chwili, gdy trzeba nie mało hartu ducha aby znieść spokojnie twardą dolę przeciętnego obywatela?

Na te pytania da nam odpowiedź przyszłość najbliższa. Nie wolno nam mimo wszystko tracić nadziei, że odpowiedź ta będzie pomyślna i uspokajająca, że Państwo stworzy nam i sobie warunki umożliwiające spokojne przetrwanie nadchodzących, tak ciężkich miesięcy zimowych.

MOŻLIWOŚĆ ROZŁOŻENIA POŻYCZKI NA DZIESIĘĆ RAT

Podajemy do wiadomości, że zgodnie z rozporządzeniem p. Ministra Skarbu z dn. 2 października 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 75 poz. 545 istnieje możliwość rozłożenia spłaty „Pożyczki Narodowej" na 10 rat. W szczególności po wpłaceniu 1-szej raty (październikowej) subskrybent może żądać rozłożenia pozostałej części należności na 10 równych rat miesięcznych, płatnych, najpóźniej piątego dnia każdego miesiąca.

Subskrybenci korzystający z tego prawa nie otrzymają oczywiście bonifikaty przysługującej tym którzy spłacają pożyczkę przedterminowo a obligacje pożyczki otrzymają dopiero po uiszczeniu całej należności i to bez kuponu procentowego, płatnego 1.VII 1934 r.

WYMOWA CYFR

Jako uzasadnienie dotkliwych ciosów, które raz po raz spadają na pracowników kolejowych podaje M. K. stale niekorzystną sytuację finansową przedsiębiorstwa P. K. P. O tej „niekorzystnej sytuacji", słyszymy codzień, wiemy dobrze, że nie jest to ani wykręt ani przesada, widzimy sami objewy tej sytuacji w w zastoju ruchu — dotąd jednak nie mieliśmy jasnego obrazu sytuacji opartego o jedynie w tej mierze miarodajne zestawienie cyfrowe.

Ogłoszone nie dawno sprawozdanie z wykonania planu finansowo - gospodarczego P. K. P. za okres od 1.IV do 31.XII 1932 uzupełniło ten brak i przemawia do nas ze swych łamów przeraźliwą wymową cyfr, będących obrazem niewesołej naprawdę sytuacji. Także nasze własne przymusowe ofiary znalazły tam należyty obraz i uwypuklone zostały aż nadto wyraziście.

Dowiadujemy się z „Sprawozdania" że wpływy z eksploatacji kolei obliczone w stosunku rocznym dały zaledwie 1.000.000.000 (jeden miljard) złotych, podczas gdy w czasach dobrej konjunktury przekraczały znacznie półtora miljarda. Liczba podróżnych obliczona w ten sposób spadła z 172.000.000 na 117.000.000, waga przewiezionych towarów zmalała z 83.000.000 na 50.000.000 ton.

Nic dziwnego, że w tych warunkach, fantastyczne zestawienia planu finansowo gospodarczego różnią się znacznie od smutnej rzeczywistości. Przewidywano dochody na sumę zł. 1.100.944.000 i wydatki zł. 961.300.000 a nadwyżkę w wysokości zł. 139.644.000 projektowano rozdzielić w ten sposób, iż zł. 56.500.000 otrzymać miał Skarb Państwa jako zysk z przedsiębiorstwa resztę zaś w sumie 83.144.000 zużytkować miano na inwestycje. Tymczasem rzeczywiste wpływy wyniosły złotych 770.049.225,45 rzeczywiste wydatki zł. 769.953.851,42 wobec czego efekt finansowy obliczony na 140 miljonów wyraził się skromną cyfrą 95 tysięcy czyli około 0.07 proc. preliminarza. W dodatku niewiadomo, jaką drogą doprowadzono do tego cyfrowego rezultatu i jakich operacyj cyfrowych używano na papierze skoro z takiego „zysku" Skarb Państwa niczego otrzymać rzeczywiście nie mógł, a według doniesień prasowych i zestawień urzędowych z 1932 przecież pewne, a nawet dość znaczne wypłaty od P. K. P. w r. 1932 podobno otrzymywał.

Jeszcze ciekawsze jest pytanie w jaki sposób zdołano jako tako zrównoważyć wykonanie planu? Zmniejszono, oczywiście, wydatki, przedewszystkiem kosztem personelu. Zamiast sumy zł. 352.816.000 preliminowanych w kredytach osobowych na uposażenie personelu wydano na ten cel w rzeczywistości zaledwie zł. 271.250.925,66 czyli zaoszczędzono aż zł. 81.565.074,34, co stanowi (nie licząc oszczędności na robociźnie opłacanej z kredytów rzeczowych) 42.6 proc. poczynionych oszczędności. Celem uzyskania tego efektu zastosowano obok znacznych obniżek płac stałych i dniówkowych ponadto bolesną redukcję personelu, który w omawianym okresie zmalał o 7.278 osób. M. in. zredukowano w samej tylko służbie parowozowej 1.560 pracowników w ciągu 9-ciu miesięcy okresu sprawozdawczego.

Równocześnie M. K. dbało usilnie aby te wpływy, które opłaca personel nie zostały w niczem uszczuplone. I tak tytułem opłat emerytalnych zamiast preliminowanych 14.858.000 ściągnięto zł. 15.321.732,10, tytułem dochodów służby sanitarnej zamiast preliminowanych zł. 531.000 ściągnięto 555.955 zł. i t. p.

Aby ponury ten obraz uzupełnić, należy przypomnieć, że według doniesień prasy codziennej sytuacja w roku bieżącym jest o wiele jeszcze gorsza, skoro zestawienie za pierwszych 5 miesięcy roku budżetowego wykazuje tym razem wyraźny deficyt w wysokości około 40.000.000 zł.

W świetle tych cyfr, niejedno zarządzenie M. K. staje się jasnem i zrozumiałem dla każdego. Zachodzi tylko pytanie czy mamy do czynienia z wyższą koniecznością, czy tak bezwzględnie być musi?

Odpowiedź na to pytanie jest łatwa: wystarczy przypomnieć wieloletnią, a bezowocną walkę związków pracowniczych o stosowanie w gospodarce P. K. P. metod handlowych, o uwolnienie kolei od szeregu ciężarów, ponoszonych przez nie bez racji i uzasadnienia. Wystarczy powołać się na trzeźwe ostrzeżenia przed szaloną fantastyką „planów" i budżetów, które celem papierowego wyrównania salda budżetu państwowego wstawiały do preliminarzy setki miljonów „czystego zysku" o którym zresztą wiadomo było że go nie będzie. I o tem pamiętać należy że protestowaliśmy wytrwale przeciw używaniu P.K.P. do celów ogólno-gospodarczych, uzasadnionych i nieuzasadnionych, do popierania importu i eksportu, do utrzymywania w ruchu fabryk nie mających zajęcia, do utrzymywania lotnictwa cywilnego i t. p. i t. p. Nie ulega żadnej wątpliwości, że kryzys odbił się niekorzystnie na gospodarce kolejowej i że on jest przyczyną główną obecnego, rozpaczliwego jego stanu. Jednakże i to jest niewątpliwe, że rozumna gospodarka, przystosowana z jednej strony do właściwych zadań ekonomicznych kolei a z drugiej strony poruszająca się w granicach handlowej celowości i realnych możliwości życiowych dałaby efekt dużo pomyślniejszy i wyszłaby na korzyść nie tylko pracownikom kolejowym, ale także i samym kolejom oraz ich właścicielowi, t. j. Państwu.

ELEKTRYFIKACJA WĘZŁA WARSZAWSKIEGO

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 72 z r. b. pod poz. 531 ukazało się Rozporządzenie P. Prezydenta Rzplitej w sprawie elektryfikacji węzła warszawskiego oraz zaciągnięcia kredytu zagranicznego na cele tej elektryfikacji. W ten sposób sprawa elektryfikacji, omówiona przez nas w Nr. 8 „Maszynisty" z r. b. zdaje się wkraczać w stadjum realizacji. Równocześnie w prasie codziennej i fachowej pojawiły się artykuły i notatki zawierające bliższe, nieznane dotąd szczegóły dotyczące zarówno samej umowy pożyczkowej jak też i związanego z nią planu technicznego.

Wspomniane rozp. Prez. upoważnia przedsiębiorstwo „P. K. P." do elektryfikacji węzła kolejowego warszawskiego oraz pewnych odcinków linij kolejowych wychodzących z tegoż węzła w kierunku na Dęblin, Skierniewice i Brześć n/Bugiem — na długości ogólnej około 200 km. tudzież do przeprowadzenia wszelkich robót z tem związanych. Do ustalenia warunków technicznych, wykonania robót i dostaw związanych z elektryfikacją upoważniony jest p. Minister Komunikacji. Wynika stąd, że pierwsze doniesienia prasowe dotyczące planu elektryfikacyji były nieścisłe i grubo przesadzone. W szczególności w ramach omawianej tranzakcji pożyczkowej nie mieści się elektryfikacja linij na Białystok, Łowicz i Mławę, a zasięg elektryfikacji, ograniczony maksymalnie na 200 km. uniemożliwi doprowadzenie jej do punktów zbyt od Warszawy odległych.

W dalszej treści omawiane rozp. Prez. upoważnia p. Ministra Komunikacji do zatwierdzenia umowy między przedsiębiorstwem „P. K. P." z jednej strony a firmami angielskiemi „The Electric Company Limited" i „Metropolitan Vickers Elektrical Export Company Limited" w sprawie przeprowadzenia technicznego elektryfikacji oraz w sprawie długoterminowej pożyczki do wysokości ogólnej 2.000.000 funtów szterlingów (około 55 miljonów złotych, według obecnego kursu funta. Oprocentowanie nie może przekroczyć 6³/₈ proc. w stosunku rocznym, a termin uiszczenia w razie rozłożenia kredytu na raty musi być tak ustalony aby spłata ostatniej raty nastąpiła nie wcześniej niż po upływie lat 8 od daty zawarcia umowy. Celem zabezpieczenia pożyczki, przedsiębiorstwo „P. K. P." ma prawo wydania bezprocentowych skryptów dłużnych na sumę 2.000.000 funtów szterl., zaś Minister Skarbu uprawniony został do udzielenia poręki państwowej za

terminową spłatę należności z tego tytułu. Ponadto Minister Skarbu otrzymał upoważnienie do zwolnienia wspomnianych firm angielskich od wszelkich podatków, danin i opłat stemplowych w związku z zawarciem i wykonaniem umowy a Minister Komunikacji upoważniony został do poddania sporów powstałych na tle tej umowy rozstrzygnięciu sądu polubownego.

Z informacyj zamieszczonych w prasie fachowej wynika, iż globalna suma pożyczki ustalona została na sumę 1.980.000 funtów szterl. i podzielona została na 3 transze. Pierwsza i największa w wysokości 900.000 funtów obejmuje wartość dostaw w materjałach angielskich, druga, wynosząca 550.000 f. szt. obejmuje wartość dostaw i prac montażowych w Polsce. Obie te transze pozostają w dyspozycji przedsiębiorstw angielskich, które wykonać mają w całości wszelkie prace jako przedsiębiorca generalny. Tylko ostatnia transza w wysokości 530.000 f. szt. (około 14,5 miljona złotych), przeznaczona na roboty budowlane oddana zostanie do dyspozycji P. K. P. Jest to oczywiście efekt o wiele gorszy od reklamowanego bezpośrednio po podpisaniu umowy.

Techniczny plan elektryfikacji oparty jest na projekcie znanego entuzjasty elektryfikacyjnego i doradcy M. K. w tej dziedzinie prof. inż. R. Podoskiego. Plan ten, zbadany przez komisję rzeczoznawców polskich w osobach projektodawcy, płk. inż. A. Bobkowskiego, Dyrektora K. P. w Krakowie, inż. J. Wagnera Nacz. Wydz. M. K. i inż. Bruskiego - Kasyny, radcy M. K., uzgodniony z delegatem firm angielskich prof. inż. C. E. Fairburn'em przewiduje elektryfikację właściwego węzła warszawskiego na linji od st. Warszawa-Czyste do st. Warszawa - Wschodnia zarówno dla ruchu podmiejskiego, jakoteż i dla ruchu dalekobieżnego tudzież elektryfikację odcinków do Żyrardowa, Otwocka i Mińska Mazowieckiego wyłącznie dla ruchu podmiejskiego.

Przewidziano 2 typy lokomotyw, odmienne dla trakcji dalekobieżnej a raczej dla przeciągania składów dalekobieżnych przez zelektryfikowany węzeł a odmienne dla ruchu podmiejskiego, który obsługiwany będzie przez pociągi złożone z wagonu motorowego i 3—4 wagonów doczepnych. Ogólna ilość taboru wynosić będzie 6 lokomotyw, 80 wagonów motorowych i 250 wagonów doczepnych. Cały tabor dla ruchu podmiejskiego zaopatrzony będzie w elektryczne ogrzewanie i oświetlenie. Wśród wagonów motorowych przewidziana jest pewna ilość wagonów akumulatorowych, umożliwiających przedłużenie ruchu podmiejskiego poza odcinki zelektryfikowane.

Projekt elektryfikacji jest podobno ostatnim wyrazem postępu w technice elektryfikacyjnej i gwarantuje jaknajwiększą pewność ruchu i ekonomję w eksploatacji.

Terminy uruchomienia trakcji elektrycznej, liczone od dnia ustawowego zatwierdzenia umowy (27.IX 1933 r.) ustalono jak następuje:

1) linja średnicowa, oraz odcinek Warszawa - Czyste — Pruszków — 2 — 2 i pół lat;

2) odcinek do Żyrardowa 2 i pół — 3 lat.

3) odcinek do Otwocka 3—3 i pół lat;

4) odcinek do Mińska Mazowieckiego 3 i pół — 4 lat.

Podając te fakty i informacje do wiadomości naszych czytelników uważamy za rzecz konieczną podtrzymać wszystkie te wątpliwości i zastrzeżenia, którym daliśmy wyraz w artykule p. t. „Pożyczka elektryfikacyjna", zamieszczonym w N-rze 8 „Maszynisty" z r. b. Uważamy nadal, że elektryfikacja jest w obecnych ciężkich czasach dla P. K. P. zbędna, podtrzymujemy twierdzenie, że właściwym celem zawarcia pożyczki jest wzgląd na wyrównanie ujemnego salda bilansu płatniczego i że cel ten okupiony został wbrew wszelkim pozorom bardzo ciężkiemi ofiarami ze strony P. K. P. Na podstawie ujemnych doświadczeń z pożyczkami tego typu (pożyczka na dokończenie linji węglowej) odnosimy się do całej akcji z uzasadnionym sceptycyzmem, co bynajmniej przeczy faktowi, że wszelki rzeczywisty postęp w organizacji ruchu i metodach eksploatacji P. K. P. dokonany w granicach zasad rozumnej ekonomiki witamy z radością i uznaniem.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Zmiana przepisów w czasie pracy

Według zgodnych doniesień prasy fachowej, potwierdzonych ze strony miarodajnej i popartych częściowem ogłoszeniem tekstu projektów — M. K. przygotowuje gruntowną zmianę obowiązujących przepisów o czasie pracy na P. K. P. — O ile sama zmiana tych przepisów nie może być dla nikogo niespodzianką z uwagi na to, że ogólnie obowiązująca ustawa o czasie pracy została w marcu 1933 roku znowelizowana, o tyle zasięg zamierzonych przez M. K. zmian i treść pomysłów ujawnionych przy tej sposobności budzi aż nadto wiele zastrzeżeń i zmusza nas do jasnego sformułowania stanowiska dopóki jeszcze nie zapóźno. Ponieważ M. K. nie ogłosiło dotąd publicznie swoich projektów ani też nie doręczyło ich tekstu naszemu Związkowi, przeto zmuszeni jesteśmy oprzeć się w rozważaniach naszych na wiadomościach czerpanych z prasy fachowej i że źródeł nieurzędowych, co może zaważyć częściowo na ścisłości naszych wywodów. Mamy jednakże uzasadnione przekonanie, że wiadomości nasze są ścisłe i oddają należycie obecny pogląd tych czynników, którym powierzono opracowanie projektu. Z zastrzeżeniem tedy zmian, które zajść mogą w poglądach M. K. w czasie dalszej pracy nad ostatecznem ustaleniem tekstu projektu możemy — zapewne bez obawy o nieścisłość — zająć się pomysłami M. K. i ich znaczeniem dla personelu P. K. P.

Z uwagi na toczącą się już na łamach prasy fachowej dyskusję, oraz na ujawnione w jej toku tu i ówdzie błędne poglądy, należy przedewszystkiem ustalić prawne podstawy zagadnienia.

Obowiązuje w Polsce, jak wiadomo, ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 roku Dz. U. R. P. Nr. 2 z r. 1920 poz. 7, zmieniona ostatnio ustawą z dnia 22 marca 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 27 poz. 227. Ustawa ta reguluje, zgodnie z tekstem swego § 1 „czas pracy wszystkich pracowników, zatrudnionych *na mocy umowy* w przemyśle, górnictwie, handlu, komunikacji itp.", przyczem nie czyni wyjątku dla zakładów pracy stanowiących własność państwową. Wynika stąd z jednej strony, że przepisy omawianej ustawy mają pełne zastosowanie do pracowników P. K. P. zatrudnionych na podstawie umowy o pracę (czasowi, kontraktowi), z drugiej zaś strony nie ulega wątpliwości, że nie mają one zastosowania do pracowników P. K. P. zatrudnionych na podstawie stosunku służbowego, a więc do etatowych „nieetatowych" i próbnych.

Taki stan rzeczy istnieje, jeśli chodzi o prawo formalne od r. 1919 i od tego czasu nie uległ on zmianie. Inna rzecz, że Ministerstwo Kolei regulując czas pracy kolejarzy w r. 1920 nie czyniło żadnej różnicy pomiędzy poszczególnemi rodzajami pracowników i uznając w zasadzie moc obowiązującą ustawy o czasie pracy dla całego personelu P. K. P. wydało powszechnie obowiązujące dotąd przepisy pod tytułem: „Rozporządzenie o *stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 roku o czasie pracy i t. d.*"

Takie załatwienie sprawy nie rozszerza oczywiście ram samej ustawy o czasie pracy, co należy podkreślić i uwydatnić z tem większym naciskiem, że projekt nowych przepisów o czasie pracy, o ile nam wiadomo, pomija milczeniem kwestję związku tych przepisów z ustawą o czasie pracy, a nawet stanowi próbę zerwania tego związku, co zresztą jest zrozumiałe w całej pełni, skoro proponowane przezeń normy czasu pracy, żadną miarą w ramach ustawy pomieścić się nie mogą i stanowią w całej swej rozciągłości z nielicznemi tylko wyjątkami jawne i wyraźne zaprzeczenie zasad obowiązujących ustawowo

w stosunkach do pracowników zatrudnionych gdziekolwiek na podstawie umowy.

Istnieją zatem pod względem prawnym dwie grupy pracowników P. K. P.: jedni, zatrudnieni na podstawie umowy, mają czas pracy unormowany ustawą z dnia 18 grudnia 1919 roku, co do innych, zatrudnionych na podstawie stosunku służbowego, a wyjętych z pod mocy obowiązującej tej ustawy — ustawowe normy nie istnieją, a czas pracy uregulowany jest dotąd rozporządzeniem M. K. ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 7 z r. 1920 poz. 1. — Wspomnieć należy nawiasem, że wspomniane co dopiero przepisy kolejowe nie obowiązują na Górnym Śląsku, gdzie nie obowiązywała zresztą także polska ustawa o czasie pracy, zastosowaną tam dopiero w roku bieżącym mocą noweli z dn. 22 marca 1933 r. i to z zastrzeżeniem zgody Sejmu Śląskiego.

O ile zatem nie istnieją normy ustawowe regulujące czas pracy pracowników P. K. P. zatrudnionych na podstawie stosunku służbowego, o tyle nie jest nam znany żaden przepis, któryby upoważniał p. Ministra Komunikacji do wydawania norm regulujących czas pracy tych pracowników w sposób odmienny, a zwłaszcza z pominięciem zasad ustalonych w obowiązujących ustawach. Obowiązująca dotąd jeszcze Konstytucja upoważnia Ministrów do wydawania rozporządzeń tylko celem wykonania ustaw i z powołaniem się na upoważnienia ustawowe, a upoważnienia takiego, jeśli chodzi o czas pracy pracowników P. K. P. zatrudnionych na podstawie stosunku służbowego, p. Minister, jak się rzekło, dotąd jeszcze nie posiada. W szczególności nie stanowią takiego upoważnienia postanowienia § 29 obowiązującej pragmatyki, według którego „pracownik obowiązany jest przestrzegać ustalonych godzin pracy". Przepis ten zwrócony jest do pracownika, a nie do władzy, z jego treści nie sposób wydedukować prawa M. K. do ustanawiania norm czasu pracy, a wobec tego ujawnione już próby oparcia nowych przepisów o czasie pracy na postanowieniach tego właśnie paragrafu uznać należy za chybione, gdyż nie stanowi on dla nich dostatecznej podstawy prawnej.

Wątpimy czy jest rzeczą możliwą ustanowić inne normy czasu pracy dla kolejarzy zatrudnionych na podstawie umowy (co nastąpić może tylko w granicach ustawy o czasie pracy), a inne dla kolejarzy zatrudnionych na podstawie stosunku służbowego, a wobec tego niema, zdaniem naszem, innej drogi jak uregulować czas ten jednolicie z powołaniem się na ustawę o czasie pracy i w granicach jej postanowień.

Ustawa o czasie pracy liczy się ze swoistemi warunkami pracy w przedsiębiorstwach transportowych i przewidując potrzebę wydania specjalnych przepisów o czasie pracy w takich przedsiębiorstwach, upoważnia właściwego Ministra w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej do uregulowania tej sprawy osobnem rozporządzeniem. Upoważnienie to obwarowane jest jednakże dwoma zastrzeżeniami: 1) normy ustalone w ustawie o czasie pracy mogą być zastąpione tylko przez normy *równoważne*, 2) wydanie odrębnych przepisów nastąpić może dopiero po wysłuchaniu opinji związków zawodowych pracowników danej gałęzi.

Nie mamy dotąd powodu wątpić w to, że opinja związków zawodowych będzie wysłuchana, zwłaszcza, że pominięcie tej opinji odebrałoby ew. przyszłym przepisom niezbędną podstawę prawną, przynajmniej jeśli idzie o stosunek tych przepisów do pracowników zatrudnionych na podstawie umowy. Poważniejszą natomiast jest kwestja równoważności norm określonych w przepisach kolejowych z normami ustalonemi w ustawie.

Art. 2 ustawy o czasie pracy postanawia, iż „za czas pracy uważa się liczbę godzin, przez które pracownik obowiązany jest na mocy umowy pozostawać w zakładzie pracy lub poza nim do rozporządzenia kierownika robót". Naczelna ta zasada została w stosunku do kolejarzy pogwałcona w sposób jaskrawy już w r. 1920. — Wprowadzone przez wydane podówczas, a obowiązujące dotąd przepisy t. zw. „współczynniki" oparte są, jak wynika z ich tekstu, na uprawnieniach zawartych w art. 4 ustawy. Artykuł ten mówi o *koniecznych odstępstwach* od normalnego czasu pracy, celem wykonywania robót poprzedzających produkcję lub po niej następujących oraz robót mających na celu pilnowanie materjałów lub zakładów pracy — i zezwala na określenie tych koniecznych odstępstw drogą rozporządzenia właściwego Ministra i w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej. — Zezwolenie na te odstępstwa nie narusza oczywiście w niczem naczelnych zasad ustawy i nigdzie dotąd, z wyjątkiem kolei, nie zostało użyte za pretekst do obalenia najistotniejszych jej postanowień.

Przepisy z r. 1920 natomiast stanowią w bardzo licznych pozycjach takie właśnie obalenie podstawowych norm, ustalonych w ustawie i czynią dla wielu stanowisk z wyjątku — regułę. Według nich pracownik obowiązany jest pozostawać do dyspozycji pracodawcy regularnie nie przez 46, ale przez 56, 70, 91, a nawet 138 godzin w tygodniu, nie otrzymuje za to żadnego dodatkowego wynagrodzenia ani żadnej innej rekompensaty, a w dodatku najczęściej ani nie pilnuje „zakładu" pracy, ani nie wykonuje „czynności poprzedzających produkcję" i t. p., lecz pracuje cały czas i robi co do niego należy, z tem tylko, że pracę jego uważają przepisy, często z niewiadomego powodu, za mniej wartościową.

O ile grzeszyły na tem polu aż nazbyt często dotychczasowe przepisy, o tyle nowy projekt, w tem brzmieniu, który dotarł do naszej wiadomości jest już zupełnem zerwaniem z zasadą ośmiogodzinnego dnia pracy. Projektowana nowela nie ma bynajmniej na celu dostosować dotychczasowe przepisy do znowelizowanej ustawy i nie ogranicza się tylko do przeliczenia norm opartych na współczynnikach według 48-godzinnego tygodnia roboczego, lecz znosi i przekreśla poprostu 48-godzinny tydzień roboczy dla olbrzymiej większości pracowników, przedłuża czas trwania służby nieprzerwanej, zwiększa dotychczasowe normy służby nocnej, a nadto przez wprowadzenie szeregu uprawnień dla władz kolejowych czyni nawet z tak pojętych norm wogóle fikcję, która ustąpić musi zawsze, gdy się to administracji spodoba, np. gdy tego będą wymagały „względy służbowe", „sprawność ruchu" i t. p.

Dla ilustracji ducha i tendencyj projektowanych przepisów dość wskazać, że współczynnik 1 czyli czas pracy pełnowartościowy uznany został wyjątkowo tylko dla nielicznych kategoryj pracowników; reszta zadowolić się musi współczynnikiem 5/6 lub jeszcze niższym. Współczynnik 5/6 jest najwyższym z możliwych dla motorniczych, dla torowych, dyspozytorów parowozowni, bileterów, konwojentów, konduktorów wszelkiego rodzaju, pracowników parowozowni, rewidentów wagonów i smarowników, magazynierów itd. itd. Dla pracowników, których praca może być teoretycznie oceniona według współczynnika 1 wyznaczono normy tak wysokie, że nieliczne tylko posterunki służbowe będą je mogły osiągnąć. Np. dla służby stacyjnej współczynnik 1 przysługuje dopiero wówczas, gdy liczba przepuszczonych pociągów w ciągu doby przekracza 72 itd. Nie chcemy tutaj wchodzić w szczegóły, których omówienie zastrzegamy sobie do chwili, w której znany nam będzie urzędowy tekst projektu. Dla informacji naszych czytelników podajemy natomiast, że drużynom parowozowym przyznaje projekt współczynnik 1 tylko za czas jazdy pociągami i to z wyłączeniem pociągów gospodarczych, dla których współczynnik wynosi 5/6. Ten ostatni współczynnik ustalony został za czas pracy na przetoku, za czas jazdy parowozami luźnemi, popychającemi lub ogrzewczemi oraz za czas pracy przy próbach hamulców. Na przyjęcie parowozu i na jego zdanie wyznaczyć można conajwyżej 2 godziny czasu i to według współczynnika 5/6. Pogotowie pod parą ma współczynnik ½, oczekiwaniu na pociąg bez parowozu celem zmiany na linji ma odpowiadać współczynnik ⅓.

Dyspozytorzy parowozowni wogóle współczynnika 1 nie mają. Ilości ponad 54 parowozów oddawanych z parowozowni do ruchu ma odpowiadać współczynnik 5/6, od 36 — 54 współczynnik ⅔, a poniżej 36 — współczynnik ½ przyczem pamiętać należy, że współczynnik 5/6 odpowiada 58 godzinom w tygodniu i 252 godzinom w miesiącu, ⅔ = 172 wzgl. 313 g., a współczynnik ½ = 96 wzgl. 417 godzin.

Jasnem jest zatem, że wprowadzenie tak sformułowanych przepisów musiałoby pociągnąć nieobliczalne

wprost konsekwencje zarówno w stanie zatrudnienia na P. K. P. jak niemniej drogą przykładu danego w ten sposób prywatnym pracodawcom, — w stosunkach pracy w ogólności. Wątpimy czy zgadzałoby się to ze stanowiskiem zajętem przez Rząd Polski w Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie i czy byłby to środek zgodny z wysiłkami zmierzającemi do opanowania lub zmniejszenia bezrobocia.

O zgodności tak ustalonego czasu pracy z ustawą o czasie pracy wogóle mowy być nie może, tak, że projekt omawiany należałoby uważać raczej za nieporozumienie, niż za poważne zamierzenie rządowe.

Tem niemniej jednak nie możemy przemilczeć przed naszymi czytelnikami całej powagi zagadnienia i grożącego nam niebezpieczeństwa. Przyzwyczailiśmy się do tego, że najbardziej nawet fantastyczne napozór pomysły były realizowane, zwłaszcza gdy chodziło o pogorszenie naszych warunków pracy. Wiemy w jakich rękach jest projekt i jakie jest nastawienie sfer miarodajnych. Nie łudzimy się aby względy na sprawiedliwość społeczną, na interes moralny pracownika, na zobowiązania międzynarodowe wreszcie odegrały tu jakąś rolę decydującą; nawet co do wpływu Ministerstwa zwanego obecnie Ministerstwem Opieki Społecznej zbyt wielkich złudzeń nie mamy.

Z naszej strony zrobimy oczywiście wszystko co się da aby grożący nam znowu, a cięższy od wielu poprzednich cios odwrócić lub przynajmniej złagodzić. Skuteczność naszych poczynań zależyć będzie jednak tylko od tego czy stanie za nami solidarna i świadoma niebezpieczeństwa masa naszych członków i czy dotrzymają pola pozostałe Związki Zawodowe Pracownicze.

Do omawianego zarządzenia powrócimy oczywiście w numerze następnym i zajmiemy się niem bardziej szczegółowo.

Jeszcze i to!...

Przedłużenie okresu noszenia odzieży służbowej

Widocznie zamało jeszcze ucierpieli kolejarze z powodu obniżek, redukcyj, oszczędności i rzekomo dobrowolnych ofiar, skoro M. K. uznało za rzecz możliwą dobrać się nawet do terminów noszenia odzieży służbowej.

Oto w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 15 z dn. 1933, pod poz. 120 ukazało się rozp. p. Ministra Komunikacji z dnia 19 września 133 r. Nr. P. N. II 57/39/33 mocą którego termin wydawania pracownikom kolejowym odzieży służbowej przesunięty został z dnia 1 października 1933 na dzień 1 stycznia 1934 zaś okresy noszenia odzieży służbowej, upływające z dn. 30.IX b. r. przesunięte zostały na dzień 31.XII 1933. Wyjątek stanowi odzież letnia, ponieważ odzieży tej w zimie nikt nie potrzebuje i nikt jej w październiku nie wydaje.

Długi rejestr krzywd pracowniczych powiększył się w ten sposób o jedną jeszcze pozycję.

Używanie gwizdawki na kolejach różnych krajów

W różnych krajach używanie gwizdawki parowozowej podlega znacznym ograniczeniom. Za najbardziej hałaśliwą podróż na kolejach należy uznać przebieg na linjach kontynentu północno-amerykańskiego, gdzie parowóz, nieustannie niemal daje sygnały gwizdkowe o głębokim charakterystycznym tonie, zbliżając się do licznych przejazdów, spotykanych po drodze. Do tego dodaje się jeszcze przenikliwy dźwięk dzwonu parowozowego, obowiązujący przy przejeździe pociągu w obrębie przedmieść większych miast.

We Francji do r. 1930 regulaminy kolejowe zmuszały maszynistę do używania gwizdawki przy każdem zbliżaniu się do stacji, przejazdu, krzywej, skrzyżowania toru, tunelu i wogóle w tych wypadkach, gdy linja nie wydawała się zupełnie i wyraźnie wolna maszyniście. Obecny regulamin francuski znacznie ogranicza wypadki stosowania sygnałów gwizdkowych zalecając je np. przy wejściu do tunelów i w razach nagłego niebezpieczeństwa.

W Niemczech używanie gwizdawki parowozowej ograniczone jest do minimum, przyczem tor ostatniej jest odpowiednio dobrany, tak, by nie raził ucha.

Wreszcie w Anglji, jak stwierdzono, łatwo możnaby zacytować wypadki, kiedy maszynista kierując parowozem, w ciągu całego dnia swej pracy może wcale nie używać gwizdawki, bynajmniej nie wchodząc w kolizję z istniejącym obecnie regulaminem kolejowym.

Ostatni bowiem wcale nie wymaga od maszynisty, by dawał sygnały gwizdawką w chwili odjazdu, lub, żeby sygnalizował przejazd przez stację — chyba, że wykonywa operacje manewrowe.

Nawet nie ma specjalnego polecenia ostrzegania, zbliżając się do ludzi zajętych naprawianiem torów, o ile linja przed posuwającym się pociągiem nie jest zasłonięta dymem i parą.

Używanie gwizdawki jest zato nakazane przy wjeździe do tunelu, jak również, w pewnych odstępach czasu przy przejeżdżaniu długich tuneli. Są wymienione jeszcze inne wypadki, kiedy maszynista musi posługiwać się gwizdawką, pozostawiając naogół inicjatywę dawania sygnałów gwizdkowych jego dyskrecji.

(Railvay Gazette Nr. 14/33, „Inżynier Kolejowy", Przegląd zagr. pism kol. Nr. 10/78/1933).

Ubezpieczenia społeczne w b. zaborze pruskim

Z dniem 1 września 1933 weszła w życie polsko - niemiecka umowa o ubezpieczeniu społecznem.

Umowa przewiduje, że obywatele polscy również w razie pobytu poza granicami Niemiec otrzymywać będą ubezpieczeniowe renty niemieckie, które dotąd nie były im wypłacane.

Po wejściu w życie umowy podejmą więc niemieckie instytucje ubezpieczeniowe i to za czas od 1 października 1931 r. (w stosunku do optantów i pensjonistów knapszaftowych od 1 lipca 1931 r.) wypłatę spoczywających dotąd rent, należnych obywatelom polskim, przebywającym w Polsce, względnie poza Polską.

Tylko część rent niemieckich, a mianowicie pewne renty należne zamieszkałym w Polsce w dn. 1 stycznia 1931 r. rencistom ubezpieczenia inwalidzkiego i wypadkowego oraz ubezpieczenia pracowników umysłowych, którzy uzyskali prawo do renty jeszcze przed 1 stycznia 1923 r., przyjęte będą i wypłacane przez polskie instytucje ubezpieczeniowe.

Osoby, które dotąd w miejsce należnych im rent niemieckich otrzymują z polskich instytucyj ubezpieczeniowych zasiłki rentowe, a więc są już obecnie w nich zarejestrowane, nie mają obecnie potrzeby zgłaszania swych pretensyj do rent.

Natomiast wszystkie osoby, które z zasiłków tych nie korzystają, a którym niemieckie instytucje ubezpieczeniowe nie wypłacają przyznanych im rent, winny w najbliższym terminie zgłosić swe pretensje wobec ubezpieczenia niemieckiego do właściwej dla danego działu ubezpieczeń społecznych polskiej instytucji ubezpieczeniowej, przedkładając przytem posiadane przez nie orzeczenie rentowe (Rentenbescheid).

O ile chodzi o renty ubezpieczenia pracowników umysłowych (Angestelltenversicherung) właściwy jest Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Królewskiej Hucie.

Renty ubezpieczenia inwalidzkiego (Invalidenversicherung) — Zakład Ubezpieczenia na wypadek Inwalidztwa w Królewskiej Hucie (w stosunku do osób zamieszkałych w województwach poznańskiem i pomorskiem — Ubezpieczalnia Krajowa w Poznaniu.

Renty pensyjnego ubezpieczenia górniczego (knappschaftliche Pen-

sionversicherung) — Spółka Bracka w Tarnowskich Górach.

Renty ubezpieczenia od wypadków (Unfallversicherung) — Zakład Ubezpieczenia od Wypadków w Królewskiej Hucie (w stosunku do osób zamieszkałych w województwach poznańskiem i pomorskiem — Ubezpieczalnia Krajowa w Poznaniu).

W jednym z dwóch wymienionych ostatnio zakładów ubezpieczania od wypadków winni również zgłosić w najbliższym terminie swe pretensje pozostali członkowie rodziny po pracowniku, który uległ śmiertelnemu wypadkowi przy pracy w Niemczech, o ile z powodu pobytu poza granicami Niemiec w chwili tegoż wypadku nie uzyskali prawa do renty niemieckiej.

Wszystkie wymienione powyżej polskie instytucje ubezpieczeniowe udzielać będą zainteresowanym wszelkich informacyj co do wykonania umowy.

Zaznacza się na koniec, że ze względu na konieczność bliższego ustalenia pomiędzy dwoma Rządami warunków zastosowania poszczególnych postanowień umowy, podjęcie na jej podstawie wypłaty rent nie nastąpi jeszcze w dn. 1 września 1933 r., lecz ulegnie pewnej zwłoce.

Osobne komunikaty prasowe podadzą informacje co do uprawnień, przysługujących na podstawie powyższej umowy osobom, którym niemieckie instytucje ubezpieczeniowe nie przyznały dotąd rent, ale które podlegały w Niemczech ubezpieczeniu inwalidzkiemu, pensyjnemu ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM

Dnia 18.VIII.-933 r. — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie wydawania opału na st. Włochy pracownikom kolejowym — kol. **Borkowski.**

Dnia 18.VIII.1933 r. — w M. K. w sprawie Witwara i Chłopka, wypłaty godzinowo - kilometrowego w Dyrekcji O. K. P. Radom— kol. Borkowski.

Dnia 9.IX.1933 r. — w M. K. u p. Dyrektora Depart. Personalnego w sprawie Chłopka i Witwara ze Zdołbunowa, Chrostkowskiego, Goszulaka, Kreczkowskiego z Czortkowa, wypłaty godzin-kilometr. w D. O. K. P. — Radom — kol. **Borkowski i Lisiewicz.**

Dnia 12.IX.1933 r.—u p. Ministra Ko Stanisławów w sprawie Kreczkowskiego, Goszulaka, Chorostkowskiego z Czortkowa — kol. **Borkowski i Kordysz.**

Dnia 12.IX.1933 r. — w M. K. w Komisji Dyscyplinarnej — kol. **Komorowski.**

Dnia 15.IX.1933 r. — p. Ministra Komunikacji w sprawach osobistych kol. Goszulaka Jana, Lipińskiego, Kreczkowskiego, Chorostkowskiego, Bryczuka, Gąsiora — kol. **Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 18.IX.1933 r. — w M. K. w w sprawach Kubisza, Mółki, Ostrowskiej Br., Kierzkowskiego, Pawlaka — kol. **Komorowski i Sobczak.**

Dnia 25.IX.1933 r. — w M. K. w sprawie Głowackiego i Witwara i Chłopka — kol. **Borkowski i Siadak.**

Dnia 29.IX.1933 r. — w M. K. w sprawie Chłopka i Witwara, Goszulaka — kol. **Borkowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM

Dnia 24.VIII.1933 r. — Konferencja w Katowicach w sprawie dzierżawy domu wypoczynkowego w Jastrzębiu - Zdroju — kol. **Borkowski, Janus, Sobczak, Walusz.**

Dnia 8.IX.1933 r. — Zebranie Koła Sosnowiec i Koła Łazy — kol. **Siadak.**

Dnia 10.IX.1933 r. — Zjazd Okręgu Warszawskiego — kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 12.IX.1933 r. — W sprawach organizacyjnych w Stanisławowie i Lwowie — kol. **Borkowski.**

Dnia 13.IX.1933 r. — Zebranie Koła Ostrołęka — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 14.IX.1933 r. — Zebranie Koła Brześć nad Bugiem — kol. **Komorowski.**

Dnia 15.IX.1933 r. — Zebranie Koła Kowel — kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dnia 16.IX.1933 r. — w sprawach organizacyjnych w Radomiu — kol. **Borkowski.**

Dnia 19.IX.1933 r. — W sprawach finansowych Koła Zdołbunów — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 20.IX.1933 r. — Zebranie Koła Zdołbunów — kol. **Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 21.IX.1933 r. — Na posiedzeniu Rady Nadzorczej Spółdzielni Jastrzębie - Zdrój — kol. **Komorowski.**

Dnia 29.IX.1933 r. — W Poznaniu w sprawie kol. Nowickiego — kol. **Borkowski.**

POŻEGNANIE

Zarząd Koła Z. Z. M. we Włodzimierzu w imieniu swoich członków żegna z żalem ogólnie poważanego i lubianego Zwierzchnika p. **Instr. Strusia Jana,** przeniesionego służbowo do D. O. K. P. Poznań. Przesyłając wyrazy swego uznania, życzymy p. **instruktorowi** dalszej owocnej pracy i, aby zaskarbił sobie conajmniej tyle przywiązania, jakie sobie zdobył wśród pracowników we Włodzimierzu.

Zarząd Koła Z. Z. M. we Włodzimierzu.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzieloną mi pomoc prawną i p. **Mec. Zaczyńskiemu** za skuteczną obronę przed Sądem Okręgowym w Gnieźnie — składam tą drogą serdeczne podziękowanie. Jednocześnie apeluję do młodych Kolegów, aby wytrwale skupiali się w szeregach Z. Z. M.

Łuczyn Michał
parow. Gniezno.

**

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. męża mego, Stanisława Zakrzewskiego, masz. par. Warszawa-Główna. W szczególności dziękuję p. Eugenjuszowi Pruszyńskiemu, przew. Koła Z.Z.M. Warszawa-Główna za serdeczne słowa pożegnania nad grobem oraz Zarządowi Centralnemu Związku za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Marja Zakrzewska.

**

Zarząd Okręgu gdańskiego Z.Z.M. składa niniejszem imieniem uczestników wycieczki okręgowej serdeczne podziękowanie kol. Bosiewiczowi z Krakowa za koleżeńską uczynność, okazaną dnia 21 lipca 1933 r., dzięki czemu wycieczka miała możność odbyć swą podróż według ustalonej marszruty.

Zarząd Okręgu gdańskiego Z. Z. M.

**

Wzruszony serdecznością, z jaką żegnali mnie koledzy, na skutek odejścia mego w stan spoczynku po 33 latach pracy parowozowej, składam inicjatorom miłego wieczorku i ofiarodawcom upominku, w szczególności kol. kol. **Chyczewskiemu Lucjanowi** — Prezesowi Koła Z.Z.M. Aleksandrów, **Jaskulskiemu Władysławowi, Haburowi Edwardowi,** jak również zacnym ich małżonkom, serdeczne podziękowanie.

Opuszczając szeregi kolegów, pozostających w służbie czynnej, żegnam Zarząd Główny Z. Z. M., Prezydjum Związku oraz wszystkich kolegów, życząc pomyślnej pracy dla dobra organizacji i doczekania tak wzruszającego dnia, jaki zgotowali mi koledzy Koła Aleksandrów, urządzając wieczór pożegnalny, pełen życzliwości, szczerości i uroczystego nastroju.

Sawiński Wiktor,
emer. masz. parow. Aleksandrów.

Wszystkim, którzy okazali mi tyle współczucia i wzięli liczny udział w pogrzebie mego męża ś. p. **Anioły Kazimierza**, w szczególności Zarządowi Koła Z. Z. M. Poznań, składam najserdeczniejsze podziękowanie.

Aniołowa W., Poznań.

**

Odchodząc w stan spoczynku po 35-cioletniej pracy w służbie parowozowej, żegnam kolegów **Koła Wołkowyskiego, Zarząd Główny** oraz wszystkich kolegów, zrzeszonych w Z.Z.M., życząc jednocześnie wszystkim owocnej pracy w kolejnictwie.

Latkowski W.,
parowoz. Wołkowysk.

**

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie mu pomocy prawnej, p. Mec. **Kalmusowi** ze Stanisławowa za gorliwą i umiejętną obronę przed sądem oraz p. inż. **Obochowskiemu** za złożenie sumiennej i bezstronnej ekspertyzy sądowej w procesie z powodu wypadku kolejowego na stacji Tatarów, dzięki czemu zwolniony zostałem od winy i kary.

Jan Łobodziec
masz. par. Stanisławów.

**

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu za udzielenie mi pomocy prawnej oraz p. mec. W. Zaczyńskiemu za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem Okręgowym w Równem.

K. Herdliczko.

**

Na podstawie uchwały, powziętej na zgromadzeniu członków Koła Z. Z. M. we Włodzimierzu w dn. 12. IX.1933 r., Zarząd Koła żegna i składa, odchodzącemu w stan spoczynku kol. **Woźniukowi Danielowi**, najnajserdeczniejsze podziękowanie za 5-cio letnią sumienną, gorliwą, i bezinteresowną pracę w Kole na stanowisku Skarbnika.

Zarząd Koła Z. Z. M.

**

Za urządzony wieczorek pożegnalny i wręczony upominek z okazji przejścia mego w stan spoczynku po 35-cioletniej pracy w kolejnictwie, składam najserdeczniejsze podziękowanie pracownikom Oddziału Mechanicznego w Lesznie. W szczególności składam serdeczne podziękowanie za złożone w dniu dla mnie tak uroczystym życzenia, pp. Dyrektorowi Wydz. Mechan. D.O.K.P. Poznań, p. Inż. **Ostrowskiemu**, Naczelnikowi O. M. Leszno, p. Inż. **Bittenekowi**, Naczelnikowi O. M. Poznań, p. Inż. **Reszelskiemu**, Naczelnikowi O. M. Ostrów, p. Inż. **Matuszewskiemu**, Prezesowi Centrali ZZM., kol. **Borkowskiemu**, Prezesowi Koła Z. Z. M. Leszno, kol. **Marcinkowskiemu**, Zarządowi Okręgowemu Z. Z. M. w Poznaniu, wszystkim kolegom z Leszna oraz wszystkim pracownikom Oddz. Mech. w Lesznie.

Odchodząc w stan spoczynku, życzę wszystkim kolegom i pracownikom O. M. w Lesznie wszelkiej pomyślności i dalszej owocnej pracy dla rozwoju kolejnictwa.

Ruks Michał,
emer. pom. zaw. parow. Leszno.

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ Z.Z.M.

W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1933 R.

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski. Warszawa - Główna — Rudnik St. — zł. 63,15; Łepkowski W. — zł. 100; Lage W. — zł. 400; Mianowski M. — zł. 1.000; Niedzielski Z. — zł. 500; Marcinkowski St. — zł. 594. Warszawa-Wschodnia — Wiśniewski J. — zł. 634. Warszawa - Gdańska — Kozak Fr.— zł. 150; Rudziński A. — zł. 500; Miechowski St. — zł. 100; Koktysz J. — zł. 784. Piotrków — Jeliński — zł. 784; Osuchowski K. — zł. 1.000; Jastrzębski W. — zł. 150; Więckowski J. zł. 884. Sosnowiec — Motyl A. — zł. 694; Rozmysłowicz D. — zł. 984; Gołandzin J. — zł. 978; Częstochowa — Morawski St. — zł. 784. Kutno— Lelewski J. — zł. 978. Skierniewice — Frankowski I. zł. 984.—, Maczki — Zientala M. — zł. 299.05.

Okręg Radomski. Kielce — Goliński T. zł. 100; Brzykczy W. — zł. 614; Wierzbicki E. — zł. 200; Lublin — Szreniawski Cz. — zł. 100. Skarżysko — Wojciechowski B. — zł. 100; Sarniński J. — zł. 841; Garbacz W. — zł. 990; Ślązak C. — zł. 700; Kowel — Nowak A. — zł. 689; Kozłowski J. — zł. 784. Chełm — Mąkosa St. — zł. 120; Malinowski F. — zł. 200; Zdołbunów — Magnowski J. — zł. 300.

Okręg Wileński. Brześć — Chodorowski A. — zł. 960. Białystok — Raczkowski J. — zł. 100.

Okręg Poznański. Zbąszyn — Żarowski W. — zł. 150.

Okręg Katowicki. Katowice - Wolny B. — zł. 452. Rybnik — Foltys J. — zł. 1.000. Tarnowskie - Góry — Kozub W. — zł. 200; Rahmfeld P. — zł. 805,20. Szopienice — Markewka P. — zł. 990.

Okręg Krakowski. Kraków — Kotlarski Fr. — zł. 300; Kraków - Płaszów — Adamski St. — zł. 1.000; Nowy - Sącz — Ekiert W. — zł. 790. Żywiec — Ciapuła E. — zł. 834. Szczakowa — Binikiewicz B. — zł. 988.

Okręg Lwowski. Lwów — Roganowicz L. — zł. 784. Stryj — Wilkosz A. — zł. 778.

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski. Warszawa - Główna — Mianowski M. — zł. 154. Piotrków— Będkowski W. — zł. 156. Łódź - Kaliska— Pepliński Fr. — zł. 100. Skierniewice — Osuchowski K. — zł. 178. Łazy — Ostrowski W. — zł. 40. Częstochowa — Gołuchowski — zł. 180.

Okręg Radomski. Chełm — Pieryszcz A. — zł. 76.

Okręg Wileński. Wilno — Jeliński M. — zł. 28. Brześć — Kondratowicz K. — zł. 60. Baranowicze — Gofman K. — zł. 180.

Okręg Poznański. Poznań — Król I. — zł. 180. Michalak J. zł. 180, Sparty J. zł. 70. Inowrocław — Krenz A. zł. 22.

Okręg Gdański. Grudziądz — Lewandowski P. — zł. 102.

Okręg Katowicki. Katowice — Duda H. zł. 52; Sosna W. — zł. 180, Eliasz J. — zł. 96, Szafranek R. — zł. 180; Stulla A.— zł. 180. Rybnik — Groborz E. — zł. 24.

Okręg Krakowski. Rzeszów — Urbański G. — zł. 10. Tarnów — Piątkowski M. — zł. 150.

Okręg Lwowski. Lwów — Patola P. — zł. 78. Przemyśl — Cehak W. — zł. 26; Dziedzic J. — zł. 76; Mayer J. — zł. 60.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Czosnykowski L. — zł. 180; Wilk K. — zł. 26. Czortków — Schneider Jan — zł. 60.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Warszawa - Główna — Lewiński Fr. — zł. 150. Piotrków — Buza E. — zł. 150.

Okręg Radomski. Kielce — Herbaczewski J. — zł. 150. Lublin — Kalisz B. — zł. 20.

Okręg Poznański. Poznań — Stawicki W. — zł. 50, Skibiński S. — zł. 100; Nowicki Cz. — zł. 60. Zbąszyń — Karcz Fr. — zł. 100; Bednarkiewicz L. — zł. 100.

Okręg Katowicki. Rybnik — Pierchała A. — zł. 60; Hajduki Wielkie — Rudzki A. — zł. 60.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE.

Okręg Krakowski. Rzeszów — Skotnicki St. — zł. 650.

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Gdański. Tczew — Kuszewski K. zł. 183.

ZESTAWIENIE.

Odprawy emerytalne	zł. 29.213.40
Zapomogi chorobowe	„ 3.084.—
Obrony prawne	„ 1.000.—
Zapomogi pośmiertne	„ 650.—
Zapomogi suspendacyjne	„ 183.—
	zł. 34.130.40
Na poczet należności za remont domu związkowego, Chmielna Nr. 9, wykonany z nakazu Komisarjatu Rządu wypłacono w okresie m-ca września 1933 r.	„ 1.686.77
	zł. 35.817.17

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak. Druk. „Robotnik", Warecka 7.